

FAKTENCHECK

Über den Ausbau der ICE-Strecke grassieren viele unzutreffende Behauptungen. Wir brauchen aber eine sachliche Diskussion, daher hier eine Klärung der wichtigsten Fakten:

Trassenführung

Die Behauptung, die eingleisige Südanbindung würde entlang der Eschollbrücker Straße geführt werden, ist falsch. Sie verläuft unter der Eschollbrücker Straße in einem Tunnel. Dieser wird in bergmännischer Bauweise errichtet und auf der Höhe des Netto-Marktes in einen Trog überführt. Unsere GRÜNE Fraktion wird sich im jetzt startenden Verfahren der parlamentarischen Befassung für eine Verlängerung des Tunnels über die Stadtgrenze hinaus einsetzen.

Güterverkehr

In der Heimstätte wurden in der Vergangenheit Plakate gezeigt, die Güterzüge auf der Eschollbrücker Straße darstellen. Fakt ist: Auf der Eschollbrücker Straße wird es keinen Güterverkehr geben. Das ist sehr gut. Insgesamt wird die Lärmbelastung in der Heimstätte deutlich geringer, weil der Güterverkehr auf der Main-Neckar-Bahn tagsüber und nachts wesentlich reduziert wird.

Lärmmission

Die Vorzugsvariante II.b stellt nach den Daten der Deutschen Bahn die geringste Lärmbelastung entlang der gesamten Strecke dar. Im Vergleich zu den anderen Varianten, insbesondere zu V.a, ist die Lärmmission in der Heimstätte insgesamt um ein Vielfaches niedriger. Das Gleiche gilt für ganz Darmstadt.

Effektiver Waldverbrauch

Die Behauptung aus der Vergangenheit, dass allein im Westwald 150 ha für die Neubaustrecke gerodet werden müssten, ist genauso falsch wie die, der Westwald würde zerschnitten.

Fakt ist: Der Westwald wird am Rand belastet, aber so gut wie nicht zerschnitten. Der Waldrand muss neu aufgebaut werden. Der tatsächliche Waldverbrauch auf der gesamten Strecke bis nach Mannheim liegt deutlich unter 100 ha.

Statt 150 ha allein in Darmstadt gibt es also auf der gesamten Neubaustrecke weniger als 100 ha Waldverlust. Hervorzuheben ist, dass die Deutsche Bahn zu Ausgleichspflanzungen verpflichtet ist.

Detaillierter Trassenvergleich

Alle Trassenvarianten wurden von der Deutschen Bahn einem intensiven Vergleichsverfahren unterzogen. Die Varianten V und V.a wurden dabei mit der gleichen Detailtiefe untersucht wie alle anderen auch. Die Entscheidung fiel auf Basis der Faktenlage. Abgesehen davon würde die Variante V.a eine langjährige Riesenbaustelle in Darmstadt verursachen. Und eine Beibehaltung des jetzigen Status quo hätte spätestens 2030 zur Folge, dass alle ICE-Züge an Darmstadt vorbeiführen.

Lärmbelastung der Gemeinden an Ried- und Main-Neckar-Bahn

Die Behauptung, die Trassenvariante V.a würde zu einer vollständigen Entlastung der Main-Neckar-Bahn führen, ist falsch. Im Gegenteil: Sie führt zu einer weiteren Steigerung der Lärmmission an der Bergstraße, da sämtlicher Güterverkehr von Ried- und Main-Neckar-Bahn auf Letzterer verbliebe und damit ein dicht besiedeltes Gebiet stark belastet werden würde. Dies ist der Grund, warum die Gemeinden an der Bergstraße eine Trassenführung an der A5 ablehnen. Nur die Variante entlang der A67 entlastet unsere Nachbarn, die Ortschaften in Südhessen, nachhaltig vom Lärm.

Unsere Stadt und die Region werden mit der jetzt vorgelegten Variante und den Nachbesserungen gewinnen. Das sollten wir sachlich und engagiert weiter vertreten.

Weitere Informationen unter folgenden Links:

www.rhein-main-rhein-neckar.de/variantenentscheid.html
www.deutschlandtakt.de



Kontakt

Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Stadtverordnetenfraktion Darmstadt
Tel. (06151) 61490
E-Mail fraktion@gruene-darmstadt.de
V.i.S.d.P.: Nicole Frölich, Yücel Akdeniz
www.gruene-darmstadt.de/fraktion



ICE-ANBINDUNG AN DARMSTADT GESICHERT

Jetzt für noch mehr
Lärmschutz und eine große
Tunnellösung kämpfen !



ENTSCHEIDENDER SCHRITT FÜR DIE VERKEHRSWENDE BEI GUTEM WALD- UND LÄRMSCHUTZ

Die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz und den „Deutschlandtakt“ ist ein großer Erfolg für die Stadt und die umliegenden Landkreise. Mit der Entscheidung für die Trassenvariante II.b erfüllt die Deutsche Bahn (DB) viele Forderungen des GRÜNEN Oberbürgermeisters und unserer GRÜNEN Fraktion:

- Die ICE-Trasse verläuft an der Heimstätte weitestgehend im Tunnel.
- Der Westwald wird soweit wie möglich geschont und eine Zerschneidung weitestgehend vermieden.
- Guter Lärmschutz und eine Entlastung vom Güterverkehr sind gewährleistet.

Für die Menschen in Darmstadt und der Region bedeutet der Bau der Trasse einen starken Zugewinn an Zugverbindungen – und zwar sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr.

Anschluss an das europäische Schienennetz

Zahlreiche Ziele in Deutschland und unseren Nachbarländern können zukünftig schnell, bequem und direkt per Zug erreicht werden. Es ist denkbar, dass die Fahrt nach Paris dann nur noch drei Stunden dauern wird. Damit bietet sich auch endlich eine umweltfreundliche Alternative zum Flugverkehr.

Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs

Auch für den Nahverkehr ergeben sich viele Verbesserungen. Die Fahrzeit mit dem Zug nach Wiesbaden beträgt künftig nur noch eine halbe Stunde. Zudem werden die bestehenden Schienenstrecken, insbesondere die überlastete Main-Neckar- sowie die Riedbahn, für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) freigemacht, sodass die Kapazitäten erhöht werden können.



Trassenvariante mit geringer Lärmbelastung

Die Trassenvariante II.b stellt für Darmstadt und insbesondere auch für weite Teile der Heimstätte (vor allem im Osten) eine geringe Lärmbelastung dar, denn die Strecke wird überwiegend im Tunnel unter der Eschollbrücker Straße geführt. Jetzt gilt es, gemeinsam dafür zu kämpfen, dass der Tunnel über die Stadtgrenze hinaus bis an die A5 verlängert wird.

Für die Zeit der Bauarbeiten wollen wir bei Bund und DB eine geringstmögliche Beeinträchtigung der Anwohnerinnen und Anwohner durch die Baustelle erwirken.

Der Güterverkehr wird insbesondere nachts zu einem hohen Anteil auf die an Darmstadt vorbeiführende Neubaus Strecke verlagert. Für 60 % der Menschen an Main-Neckar- und Riedbahn, aber auch in Darmstadt wird es dadurch deutlich ruhiger. Wir kämpfen jetzt für einen weiteren, auch übergesetzlichen Schallschutz an den Bestandsstrecken.

Klimaschutz und Walderhalt

Der Erhalt des Westwaldes hat für uns hohe Priorität. Deshalb haben wir uns dafür eingesetzt, dass der gesamte westliche Waldgürtel als Bannwald ausgewiesen wird. Der auf unsere Initiative 2019 ins Leben gerufene „Runde Tisch Wald“ mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung, Fachleuten und Mitgliedern von Naturschutzverbänden und Bürgerinitiativen entwickelt zurzeit konkrete Maßnahmen, um den Stadtwald insgesamt zu stabilisieren und für zukünftige Generationen umzubauen und neu zu beleben.

Wir begrüßen deshalb, dass für den Bau der ICE-Trasse die Eingriffe in den Westwald so gering wie möglich gehalten werden und eine Zerschneidung weitestgehend vermieden wird. Und uns allen ist klar: Nur wenn es gelingt, den Verkehr zu großen Teilen auf umweltfreundliche Systeme zu verlagern, können unsere Wälder langfristig erhalten bleiben.

Ein attraktives Schienennetz ist essenziell, um dem Klimawandel Einhalt zu gebieten!